

Il patto Fnm-Fs «Ma la flotta è da svecchiare»

di **Giampiero Rossi**

Nel nuovo contratto con le Ferrovie la Regione parla chiaro: «La flotta è da svecchiare». Il confronto fra quella di Trenitalia e quella gestita oggi da Trenord parla di 30 anni in media per la prima, 10 per la seconda. L'ipotesi di contratto prevede lo «spacchettamento»: le tratte suburbane a Regione e Fnm, quelle oltre i 30 chilometri dal centro, a Trenitalia.

a pagina 4

TRASPORTI VERTICE A PALAZZO LOMBARDIA

«Treni pendolari, flotta da svecchiare» La clausola nel nuovo contratto con Fs

Intesa sulla separazione tra Fnm e la società di Stato: suddivise le linee e fissate le frequenze

di **Giampiero Rossi**

Per capire quanto è complicato il divorzio tra i partner di Trenord basta soffermarsi per un attimo a considerare la situazione relativa al personale: alcuni dei circa 4.100 dipendenti sono stati assunti da Trenitalia, alcuni da LeNord, altri da Trenord. Una babele di paternità contrattuali che forma uno dei tanti nodi tecnico-giuridici da sciogliere per completare la separazione consensuale tra i due azionisti dell'azienda nata nel 2011 su impulso dell'allora governatore Roberto Maroni e cancellata definitivamente ieri dal suo successore Attilio Fontana.

L'annuncio ufficiale è arrivato ieri sera, al termine del faccia a faccia tra il presidente della Regione e l'amministratore delegato di Fs Renato Mazzoncini che, come sottolinea il comunicato finale con-

giunto, «si è svolto in un clima di fattiva collaborazione». Sul tavolo c'erano «i possibili contenuti dell'ipotesi di accordo che intende superare gli attuali assetti gestionali del servizio ferroviario regionale ora in capo a Trenord», con l'obiettivo comune dichiarato di «garantire gli investimenti per i nuovi treni e migliorare la qualità del servizio». E per la prima volta ufficialmente viene annunciato che «in pratica si va verso una gestione separata del servizio».

Per quanto consensuale, a questa separazione le due controparti arrivano da punti di partenza molti diversi. Alla fine di maggio Mazzoncini aveva cercato di prendere il pallino in mano, avanzando la proposta di rilevare, anche temporaneamente, l'1 per cento delle quote che avrebbero consentito a Trenitalia di avere la maggioranza e quindi dirigere l'azienda ferroviaria lombarda. Una richiesta ac-

compagnata dall'offerta di comprare 161 nuovi treni, perché «investiamo nei servizi che gestiamo». Fontana, che ha fatto della battaglia per la qualità della vita dei pendolari lombardi la prima bandiera del suo mandato da governatore, ha giocato in contropiede. I numeri dicevano (e dicono) che la parte più vecchia della flotta Trenord fa parte della dote portata da Trenitalia. E allora ecco la controproposta: due aziende, due contratti di servizio, ognuno si occupi dei suoi treni e delle sue linee. Perché, come si legge in un appunto di lavoro circolato nei giorni scorsi a Palazzo Lombardia, la migliore condizione della flotta di pertinenza Fnm «stabilisce il benchmark» e quindi «si induce Trenitalia a investire in materiale rotabile nuovo per pareggiare l'età media». Una concorrenza virtuosa, insomma. E secondo questo piano, alla fine i 161 treni arriveranno

comunque, ma soltanto 46 (383 milioni di euro) a spese dell'azienda regionale e gli altri 115 (cioè 867 milioni) sul conto Fs.

Da parte sua, Mazzoncini avrebbe rilanciato su alcuni dettagli, primo fra tutti la durata del nuovo contratto di servizio tra la Regione e l'azienda ferroviaria nazionale, proponendo uno «sconto»: 104 milioni annui di canone in caso di prolungamento fino al 2034 contro i 113 richiesti con una scadenza al 2006. Dal punto di vista della ripartizione «territoriale» delle tratte, invece, la Regione intende mantenere soprattutto i servizi che gravitano attorno all'area metropolitana milanese (oltre i collegamenti con Malpensa) lasciando a Trenitalia la gestione delle «sue» linee a più lunga percorrenza. Ma contemporaneamente ci sarà da sbrogliare la matassa dei canoni incrociati che le due aziende dovranno riconoscersi per l'utilizzo del-

le rispettive infrastrutture. Oggi il presidente Fontana

illustrerà il piano al consiglio regionale. E nel frattempo

continua la partita politica, che potrebbe presto portare a

un cambio al vertice delle Ferrovie dello Stato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il divorzio

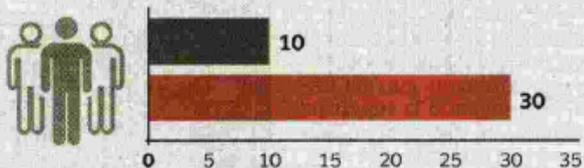


● L'accordo raggiunto tra il governatore Attilio Fontana (foto in alto) e l'ad di Fs Renato Mazzoncini prevede la gestione separata delle tratte di competenza delle due aziende

● Trenitalia avrebbe voluto la maggioranza relativa del pacchetto azionario di Trenord, ma con questa soluzione la Regione punta a stimolare investimenti sui nuovi treni

IL DOSSIER

ETÀ DELLA FLOTTA GIÀ IN CIRCOLAZIONE (in anni)



INVESTIMENTI IPOTIZZATI PER IL FUTURO



Sulle tratte lombarde



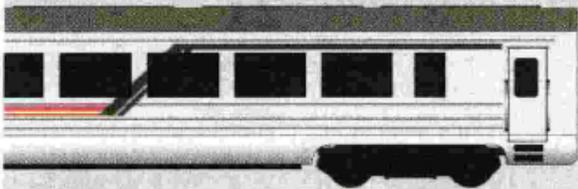
Numero di treni



Milioni di euro



FATTURATO PREVISTO



■ Regione Lombardia + Fnm ■ Trenitalia

COSA PREVEDE LA NUOVA ORGANIZZAZIONE

Ripartizione in due contratti con caratteristiche specifiche per:

A Tipologia di servizio **B** Frequenza

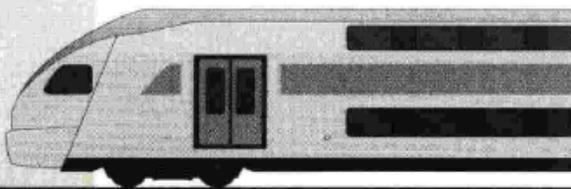


Le tratte suddivise



La frequenza

- un treno ogni **60 o 120 minuti** e fermate in tutte le stazioni
- un treno ogni **30 minuti**, 12 linee coinvolte nell'hinterland di Milano (raggio 30 km dal centro), più il Passante ferroviario e Malpensa Express



LA PROPOSTA DI TRENITALIA PER GESTIRE LE TRATTE

Contratto (numero di anni)
L'impegno della Regione (milioni di € all'anno)

